

**Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)**

**Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen  
(OSShD)**

**Zusammenarbeit zwischen OSShD und OTIF**

**GEMEINSAMER STANDPUNKT**

- 1. Ausgangslage**
- 2. Grundidee der Zusammenarbeit**
- 3. Institutionalisierte Verbindungen**
- 4. Gemeinsame Handlungsrichtungen**

## 1. Ausgangslage

- 1.1 Die Wurzeln der OTIF gehen zurück auf das Jahr 1890, Geburtsjahr der CIM (Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr), zu der 1923 die CIV (Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr) hinzukam. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI), zunächst eingerichtet für die Betreuung der CIM, gibt es seit 1893. Als internationale Organisation mit eigener Rechtspersönlichkeit existiert die OTIF seit 1980 bzw. 1985, dem Jahr des Inkrafttretens des heute geltenden COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr). Gegenwärtig umfasst die OTIF 41 Mitgliedstaaten mit Geltungsbereich des COTIF von Portugal bis an die Grenze der Russischen Föderation und in den Nahen Osten bis nach Iran sowie von Finnland bis Marokko.

Gegenstand des geltenden COTIF und vorher von CIM und CIV ist ein einheitliches Transportrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr, einschließlich Gefahrguttransport. Das heißt, es handelt sich um internationales Recht im Bereich der Eisenbahn; die Aufgabe der OTIF als zwischenstaatlicher Organisation, welche dessen Geltung sichert, ist darauf beschränkt. Für die Umsetzung in die Bahnpraxis besteht auf Stufe der Bahnen das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), gegründet 1902.

Dem durch das COTIF geschaffenen Einheitsrecht CIM/CIV (Einheitliche Rechtsvorschriften - ER - ) sind derzeit rund 240'000 km Eisenbahnlinien einschließlich ergänzender Kraftfahrlinien (520 im Güterverkehr, 7'000 im Personenverkehr,) und Schifffahrtlinien (10'000 im Güterverkehr und 12'000 im Personenverkehr) unterstellt.

Das COTIF in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius), das nach der Ratifizierung durch mehr als zwei Drittel der Mitgliedstaaten der OTIF in Kraft treten wird, erweitert die Ziele der OTIF und umfasst weitere Regelungsbereiche über das Beförderungsrecht, das im Übrigen den wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen angepasst wurde, hinaus. Die neuen ER CIM (in der Fassung des Protokolls von Vilnius) räumen den Parteien eine größere Vertragsgestaltungsfreiheit ein. Es wurde eine weitgehende Harmonisierung mit dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht, insbesondere mit dem geltenden Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) erreicht.

- 1.2 Die OSShD, ebenfalls eine zwischenstaatliche Organisation, entstand im Jahre 1956. Die OSShD ist ein Völkerrechtssubjekt und besitzt die für ihre Tätigkeit notwendige Rechtsfähigkeit. Mitglieder der OSShD sind Verkehrsministerien und für das Eisenbahnwesen zuständige zentrale staatliche Organe, bevollmächtigt von ihren

Regierungen, von 27 Mitgliedstaaten Eurasiens mit der Gesamtlänge der Eisenbahnen von über 270'000 km. Die Hauptrichtungen der Tätigkeit der OSShD sind Entwicklung und Vervollkommnung des internationalen Eisenbahnverkehrs, insbesondere des Verkehrs zwischen Europa und Asien, einschließlich des kombinierten Verkehrs, Koordinierung der Verkehrspolitik im Bereich des internationalen Eisenbahnverkehrs, Verbesserung des Zusammenwirkens der Eisenbahnnetze mit Spurweite 1435/1520, Zusammenarbeit mit den anderen internationalen Organisationen; Vervollkommnung des internationalen Verkehrsrechts.

Das Abkommen über den internationalen Personenverkehr (SMPS) und das Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS) gelten als rechtliche Grundlage für die Gewährleistung der Beförderungen. Das SMGS regelt zur Zeit alle Fragen der internationalen Eisenbahngüterbeförderungen, die mit der Eisenbahn und den Kunden zu tun haben. Die Bestimmungen von SMGS regeln, auf welche Weise die Beförderungsverträge abgeschlossen und erfüllt werden müssen, wie die Haftung zu teilen ist. Das SMGS regelt auch, wie Beförderungskosten zu tragen und Tarife zu kalkulieren sind etc. Auf der Basis des SMGS wurde die gültige Dienstvorschrift ausgearbeitet (DV zum SMGS). Es wurde von der Ministerkonferenz hervorgehoben, dass das SMGS als ein multilateraler internationaler Vertrag im Laufe von vielen Jahren seine Lebensfähigkeit auf dem Gebiet der Durchführung der Güterbeförderungen im internationalen Verkehr bewiesen und bestätigt hat.

Das höchste Leitungsorgan der OSShD ist die Ministerkonferenz, zu deren Kompetenz die Fragen der Verkehrspolitik, der wirtschaftlichen Aspekte des Verkehrs, der Geschäftsführung des SMPS und des SMGS sowie der Vervollkommnung dieser rechtlichen Dokumente gehören.

Das Leitungsorgan auf der Bahnebene (Ebene der Eisenbahnverkehrsunternehmen) ist die Konferenz der Generaldirektoren, die ihre Entscheidungen über den Betrieb der Eisenbahnen, technische, die Informatik betreffende, wirtschaftliche und ökologische Aspekte des Eisenbahntransports trifft.

Die Beobachter und angegliederten Unternehmen nehmen an der Tätigkeit der OSShD teil.

Die Tätigkeit der OSShD im Laufe der Periode zwischen der Ministerkonferenz und der Konferenz der Generaldirektoren wird durch das Komitee der OSShD gewährleistet, das ein Exekutivorgan ist.

### 1.3 Die Bahnwelt befindet sich heute in starker Bewegung als Folge einer spannungsvollen

gegenläufigen Entwicklung. Einerseits ist ein Rückgang namentlich des Bahngütertransportes zu verzeichnen, der sich in einer ungünstigen Konkurrenzsituation befindet. Andererseits sind die Eisenbahnen Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit der Verkehrspolitik, welche ihnen eine wichtige Zukunftsrolle zuschiebt mit bedeutenden Ausbauplänen im Dienste einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Es ist dabei eine stark differenzierte Sicht notwendig unter Berücksichtigung der im Wandel begriffenen Bedingungen, da die Rolle der Eisenbahn nicht in jedem Transportsegment gleich definiert werden kann.

Die Zusammenarbeit beider internationaler Organisationen stellt die Schaffung geeigneter rechtlicher Bedingungen vor allem zu Gunsten der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen auf dem Verkehrsmarkt in den Mittelpunkt. Trotz der bestehenden Unterschiede zwischen den Rechtssystemen hat diese Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren eine Grundlage geschaffen, auf der aufgebaut werden kann.

## **2. Grundidee der Zusammenarbeit**

- 2.1 Die EU-Eisenbahnpolitik führt zu neuen Strukturen ausgehend von einer klaren Trennung zwischen Staat und Eisenbahntransportunternehmen sowie einer zumindest rechnungsmäßigen Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr mit dem Ziel eines liberalisierten Netzzuganges, der auch neuen Transportunternehmen offen steht. Diese Politik, welche den freien Marktkräften auch im Eisenbahnbereich mehr Raum schaffen will, ruft nach entsprechend angepassten Rollen der Beteiligten auf staatlicher wie auf Bahnseite und nicht zuletzt nach einer unabhängigen Regulierungsbehörde, welche über die Einhaltung der neuen Marktregeln wacht. Man muss davon ausgehen, dass die neuen Strukturen sich in den nächsten Jahren innerhalb einer gewissen Bandbreite durchsetzen und längerfristig sogar über den Einflussbereich der EU hinaus Wirkung entfalten werden.

Die strategische Zielstellung der Verkehrspolitik der OSSHd-Mitgliedsstaaten ist die Entwicklung eines Transportsystems, welches den Bedarf an Beförderung von Personen und Gütern sowie die Naturschutzanforderungen und andere spezielle Belange wirkungsvoll deckt. Des Weiteren ist die Verkehrspolitik auf die Umstrukturierung des Eisenbahnwesens, Erhöhung dessen Konkurrenzfähigkeit, Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsraums, der die Eisenbahnnetze der OSSHd-Mitglieder und die größten wirtschaftlichen Zentren Eurasiens umfasst, auf der Grundlage einer koordinierten Eisenbahnverkehrspolitik der OSSHd, konzentrierte Zusammenarbeit nach einzelnen Eisenbahnrichtungen (Korridoren) sowie nach konkreten Grenzübergangsstellen unter Verstärkung der Zusammenarbeit benachbarter Länder

ausgerichtet.

Eine zukunftsgerichtete Eisenbahnpolitik verlangt eine klare internationale und auch eine intermodale Ausrichtung. Gerade die intermodale Sicht ist von Bedeutung, da das Potential der Eisenbahn (mit erheblichem Investitionsbedarf) nur optimal ausgeschöpft werden kann, wenn diese einbezogen wird in eine Optimierung der logistischen Transportkette.

- 2.2 Kurzfristig und bis auf weiteres ist indessen mit den zwei Rechtssystemen zu leben, was den beiden Organisationen, die sie betreuen, die Verpflichtung auferlegt, einen geeigneten Modus für die Handhabung dieser Situation zu finden, damit am Markt nicht Hindernisse bestehen, welche der Eisenbahn schaden. Gleichzeitig müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Zeit zu Gunsten der sich entwickelnden Marktverhältnisse wirken kann.
- 2.3 Die Schaffung eines einheitlichen Weltsystems des Transportrechts über die CIM/SMGS-Harmonisierung als Zielstellung bleibt aktuell, wobei unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Entwicklungstendenzen das COTIF und das SMGS in der Fassung ihrer jeweiligen letzten Ausgaben als Ausgangsdokumente betrachtet werden müssen. Auch wenn die CIM/SMGS-Harmonisierung kurzfristig nicht gewährleistet werden kann, soll sie doch langfristig als unerlässlich betrachtet werden, weil ein harmonisiertes/einheitliches Transportrechtsregime den Interessen der Kunden entspricht.
- 2.4 Es geht somit darum, mit unserer intelligenter Zusammenarbeit dafür zu sorgen, dass das Nachfragepotential zu Gunsten der Eisenbahn mit konkreten Maßnahmen bestmöglich ausgeschöpft werden kann, indem Hindernisse weggeräumt und spezifische Instrumente angeboten werden, welche den Übergang zwischen den beiden Rechtssystemen erleichtern.
- 2.5 Das Vorhandensein von zwei verschiedenen Transportrechts-Systemen wird bei der Ausgangslage als Realität angenommen. Als Konsequenz ergeben sich die Überschneidung der Einflussgebiete von CIM/CIV einerseits und SMGS/SMPS andererseits, die Doppelmitgliedschaft einzelner Staaten sowie der Zwang zur Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD, insbesondere in denjenigen Staaten, die infolge ihrer geographischen Lage den Übergang zwischen den beiden Systemen sicherstellen müssen.

Dies darf indessen nicht zu einem Konkurrenzdenken in den beiden Organisationen führen. Sie sollen im Interesse der Bahn die Möglichkeiten der ihnen zur Verfügung

stehenden Instrumente ausschöpfen, dabei aber akzeptieren, dass die Staaten mit ihrer spezifischen Situation und schließlich die Bedürfnisse des Weltmarktes entscheiden.

Der einzelne Staat wird nur in einer der Organisationen Mitglied sein, wenn überwiegend nur das eine oder das andere Rechtssystem seinen Interessen dient. Wo offensichtlich beide Systeme zur Anwendung kommen müssen, ist die Doppelmitgliedschaft gegeben.

- 2.6 Ausgehend von dieser gemeinsamen Basis wirken die beiden Organisationen koordiniert gegen außen, namentlich auch was das Verhältnis zu andern im Eisenbahnbereich tätigen internationalen Organisationen anbelangt. Sie unterstützen eine Zusammenarbeit, welche die jeweiligen Stärken ausschöpft und unfruchtbare Doppelspurigkeiten vermeidet.

Es ist namentlich die UIC zu nennen, die Eisenbahnen aus Staaten vereint, in denen unterschiedliche Transportrechtssysteme angewendet werden. Die UIC arbeitet sowohl mit der OTIF wie mit der OSShD eng zusammen.

### 3. **Institutionalisierte Verbindungen**

Aus der Natur der Sache und der strukturellen Charakteristiken der beiden Organisationen ergeben sich verschiedene Ebenen der Zusammenarbeit:

- 3.1 Ein regelmäßiger Kontakt auf der Ebene der Geschäftsleitungen der beiden Organisationen soll sicherstellen, dass gemeinsam interessierende strategische Fragen aber auch allfällige Meinungsverschiedenheiten rechtzeitig und offen besprochen werden können.
- 3.2 Im Bereich des Transportrechtes ist der unterschiedlichen Ausrichtung der beiden Organisationen Rechnung zu tragen:
- Bezüglich der gesetzlichen Stufe (CIM/CIV bzw. SMGS/SMPS) soll eine Verbindung bestehen zwischen dem Zentralamt (Sekretariat der OTIF) und der ständigen Kommission der OSShD für Transportrecht (II. Kommission). Auf beiden Seiten wird eine Verbindungsperson fest bezeichnet.
  - Bezüglich der Ausführungsbestimmungen (Vertragsebene bzw. Dienstanweisungen) spielt im Einflussgebiet des COTIF das CIT eine eigenständige Rolle. Im Einflussgebiet SMGS/SMPS ist die Zuständigkeit auch

der II. Kommission auferlegt. Die Verbindung von der gesetzlichen Ebene auf die Ebene Umsetzungsanstrengungen der Bahnen führt für die OTIF über das CIT; für die OSShD handelt es sich um ein Problem innerhalb deren II. Kommission.

- 3.3 Zum Transportrechtsbereich gehört auch der Gefahrguttransport. Im Rahmen des COTIF ist die erforderliche einheitliche Rechtsordnung einschließlich der Ausführungsvorschriften im RID gefasst.

Das RID hat in den letzten Jahren eine grundlegende Überarbeitung erfahren und steht ab dem 1. Juli 2001 mit neuer Struktur in Kraft. Es ist - wie das ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße), das ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen), der IMDG-Code (Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen) und die Technischen Anweisungen der ICAO (Technische Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr) - an die Struktur des UN-Modellvorschriftenwerks (UN-Empfehlungen) angepasst worden. Es wird angenommen, dass durch die neue Struktur und die Harmonisierung mit den übrigen Verkehrsträgern eine multimodale Beförderung gefährlicher Güter wesentlich vereinfacht wird.

Das RID unterliegt einem ständigen Anpassungsprozess. Dabei werden zum einen die Änderungen im weltweit geltenden UN-Modellvorschriftenwerk berücksichtigt, zum anderen wird den Veränderungen im Eisenbahnbereich Rechnung getragen.

Die Struktur des SMGS im Teil betreffend die Beförderung gefährlicher Güter (Anlage 2 zum SMGS) entspricht nicht in vollem Maße der Struktur des UN-Modellvorschriftenwerks. Um die Aktualisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter voranzutreiben, soll eine engere organisatorische Verbindung zum Fachausschuss RID der OTIF hergestellt werden. Auf beiden Seiten sollen Verantwortliche bzw. Verbindungsleute fest benannt werden.

- 3.4 Im Bereich Technik/Zulassungsrecht definiert das COTIF 1999 als Folge der europäischen Bahnreform erstmals einheitliche Rechtsvorschriften und die Regeln ihrer Handhabung. Die Instrumente sind im einzelnen noch zu schaffen, wobei dies in enger Koordination mit der EU geschehen muss, wo die bestimmende Entwicklung im Gang ist, nicht zuletzt, weil die Kompetenz dazu nicht mehr bei den Mitgliedstaaten, sondern bei der Europäischen Gemeinschaft liegt. Das COTIF-Zulassungsrecht muss realistischerweise als Ergänzung namentlich zu denjenigen Instrumenten angesehen werden, welche innerhalb Europas zur bestmöglichen Interoperabilität und Harmonisierung im Eisenbahnnetz beitragen sollen.

So gesehen erhält das COTIF-Zulassungsrecht, gehandhabt mit den institutionellen Mitteln der OTIF, eine zweifache Funktion:

- Fokussierung auf gegenseitig anerkennbare behördliche Zulassungen für den internationalen Verkehr und
- Anwendung über den EU-Raum hinaus.

Die OSShD ist interessiert daran, die Entwicklung in diesem Bereich aus nächster Nähe mit zu verfolgen. Dem soll eine Verbindung zwischen dem Zentralamt (OCTI) und der Kommission der OSShD für Infrastruktur und Fahrzeuge (V. Kommission) dienen. Auf beiden Seiten wird je eine Verbindungsperson fest bezeichnet, um einen Informationsaustausch über die Aktivitäten in diesem Bereich zu gewährleisten.

#### **4. Gemeinsame Handlungsrichtungen**

- 4.1 Die Unterschiede zwischen den Konzeptionen CIM/CIV gemäß COTIF 1999 einerseits und SMGS/SMPS andererseits mit ihren Auswirkungen für die Praxis sollten als real bestehende Ausgangssituation angesehen werden. Die beiden Organisationen stellen einander soweit erforderlich in ihrem Einflussbereich die diesbezügliche Information zur Verfügung.
- 4.2 Der Modus vivendi, der erlaubt, mit den unterschiedlichen Transportrechtssystemen bis auf weiteres ohne entscheidende Nachteile für den internationalen Eisenbahntransport im Überschneidungsbereich von OTIF und OSShD zu leben, sollte konkret genug festgelegt werden.

Es dürfte Erfolg versprechend sein, dazu auf die wichtigsten Verkehrskorridore zu schauen und gemeinsame Anstrengungen zu deren Benutzung zu unternehmen, da diese Korridore sowohl im CIM wie im SMGS-Gebiet liegen und für die großräumige Entwicklung des Gütertransportes der Eisenbahn prioritäre Bedeutung haben.

Die beiden Organisationen setzen sich gemeinsam dafür ein, dass

- die Interoperabilität zwischen den Eisenbahnen im Interesse der Entwicklung des Marktes auf dem euroasiatischen Kontinent gefördert wird,
- Korridore von prioritärer Bedeutung hinsichtlich ihrer transportrechtlichen Problematik klar beschrieben werden,



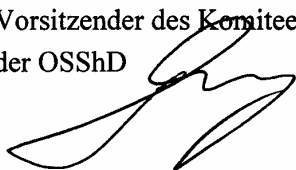
- die praktischen Probleme an den Systemübergängen innerhalb dieser Korridore systematisch erfasst werden,
  - die Zuständigkeiten/Verantwortlichkeiten, um mit diesen Problemen umzugehen, transparent sind,
  - Instrumente entwickelt oder perfektioniert werden, welche einem administrativ vereinfachten durchgehenden Transport dienen.
- 4.3 Die OSShD sorgt zusammen mit der OTIF dafür, dass die Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter (Anlage 2 zum SMGS) auf der Basis des neu strukturierten RID in der Fassung Juli 2001 überarbeitet werden.
- Künftig, d.h. vom Jahr 2004 an, werden die Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter gleichzeitig mit dem RID aktualisiert, um eine normale Arbeit der logistischen Kette zwischen Ost- und Westeuropa unter Anwendung der harmonisierten Regeln zu ermöglichen.
- 4.4 Die OTIF wird die OSShD informieren über ihre Massnahmen, welche dazu dienen, die europäischen Anstrengungen bezüglich technischer Harmonisierung und gegenseitig anerkannter Zulassung von Eisenbahnmaterial mit Blick auf die eigene Aufgabe zu verfolgen.
- 4.5 OTIF und OSShD arbeiten im globalen Maßstab bei der Entwicklung von Instrumenten zusammen, welche der weltweiten Förderung der Eisenbahninteressen auf gesetzlicher bzw. behördlicher Stufe dienen.

Das vorliegende Dokument ist in den beiden Organisationen gemäss ihren internen Regeln zu bestätigen. Die OSShD und das OCTI informieren einander darüber. Das Dokument "Gemeinsamer Standpunkt" wurde auf Deutsch und Russisch in doppelter Ausfertigung verfasst. Beide Ausfertigungen sind gleichwertig.

Warschau, 12. Februar 2003

Vorsitzender des Komitees  
der OSShD

T. Szozda



Generaldirektor  
des OCTI

H. R. Isliker

